

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi menjadi tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal, baik di perkotaan maupun di perdesaan. Bahkan dianggap sebagai urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, yang mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan. Keberhasilan pembangunan sangat ditentukan oleh peran sektor transportasi. Sebab sistem transportasi menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa. Oleh karena itu sistem transportasi harus dibina agar mampu menghasilkan jasa transportasi yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu. Sehingga sistem transportasi menjadi tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien.

Oleh karena itu sebuah keharusan menciptakan sistem transportasi secara terpadu. Terpadu artinya menyediakan jasa perangkutan yang seimbang dengan tingkat kebutuhan pelayanan yang aman, selamat, nyaman, cepat, lancar, tertib, teratur, efisien, dan murah (Suwardjoko Warpani, 2002:45). Istilah lainnya adalah sistem transportasi berkelanjutan yang orientasi utamanya adalah menyediakan akses mendapatkan pelayanan dan barang yang kita perlukan dengan cara yang mudah, rendah biaya, dan memiliki dampak yang kecil, cepat sampai tujuan tanpa ada kemacetan serta mengutamakan keselamatan pengendara dan penumpangnya.

Untuk mewujudkan cita-cita di atas, diperlukan kerjasama yang sinergis baik masyarakat sebagai pelaku berkendara, sarana dan prasarana jalan serta aparat penegak hukum dalam hal ini kepolisian sebagai pelaksana berlalu lintas di jalan. Hal ini harus dilakukan karena pada umumnya masyarakat kota di Indonesia, tengah dihadapkan pada persoalan laten yaitu kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Kemacetan hampir merata di kota-kota besar di Indonesia, tak terkecuali Kota Bandung. Kemacetan

telah memunculkan gambaran terhadap karakteristik lalu-lintas perkotaan menyangkut volume lalu-lintas, kepadatan lalu-lintas, tingkat pelayanan, dan derajat kejenuhan.

Begitupun kecelakaan lalu lintas, tidak semata-mata jalannya yang rusak, tetapi juga akibat perilaku ketidakdisiplinan masyarakat dalam berlalu-lintas seperti mengendarai kendaraan melebihi batas kecepatan yang ditentukan, menerobos lampu lalu lintas, melewati marka pembatas jalan, tidak melengkapi alat keselamatan seperti halnya tidak menggunakan *helmet*, spion, lampu-lampu kendaraan, ketidaklengkapan surat-surat kendaraan bermotor, tidak taat membayar pajak, dan menggunakan kendaraan tidak layak pakai.

Oleh karena itu, kemacetan, kesemrawutan, ketidakamanan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh pengguna transportasi publik merupakan problem-problem klasik transportasi publik di Indonesia. Hal inilah yang membuat orang-orang lebih memilih sepeda motor sebagai alat transportasi karena dianggap paling praktis dan ekonomis, baik untuk pribadi maupun keluarga. Selain memiliki kemampuan untuk melalui jalan yang relatif kecil juga seakan menjadi kendaraan yang bebas macet dan efektif dengan pemakaian BBM yang ekonomis serta murah dalam biaya perawatan. Selain itu, kenaikan ongkos angkutan umum seperti, bus, taksi, mikrolet yang menyebabkan masyarakat di Indonesia ini lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, khususnya sepeda motor.

Sepeda motor menjadi transportasi yang banyak dipilih oleh masyarakat karena kemudahan dalam memperoleh kendaraan tersebut, tetapi semua itu tidak disertai dengan kesadaran akan berkendara dengan baik dan aman. Belum lagi, sepeda motor sebagai bagian yang tak terpisahkan dari hiruk pikuk kendaraan yang hilir mudik di jalan raya ternyata memiliki andil yang sangat besar terhadap terjadinya kemacetan dan bahkan kecelakaan. Banyak pengendara sepeda motor yang tak mepedulikan kenyamanan dan memperhitungkan keselamatan diri sendiri maupun orang lain di sekitarnya, seperti para pejalan kaki maupun pengemudi kendaraan lainnya. Mereka mengendarai

sepeda motor dengan sekencag-kencangnya, ugal-ugalan atau sangat lambat dan lain-lain yang membahayakan dirinya juga orang lain di sekitarnya.

Untuk itu diperlukan sosialisasi pengendara yang aman atau *safety riding*. *Safety riding* atau keselamatan berkendara merupakan hal utama yang harus diperhatikan bagi pengendara baik sepeda motor maupun mobil. Hal utama ini seringkali diabaikan oleh para pengendara karena mungkin banyak dari elemen *safety riding* tersebut adalah hal-hal kecil dan merepotkan. Namun *safety riding* sangat penting diperhatikan dalam berkendara karena banyak kecelakaan lalu lintas di jalan yang disebabkan oleh pengendara.

Pengendara yang aman atau *safety riding* diartikan sebagai suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan tingkat keselamatan dalam berkendara, untuk menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya.

Masalah pengendara yang aman (*safety riding*), telah diatur dalam Undang-undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009, pada Bab XI tentang Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada pasal 203 disebutkan:

- (1) Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Untuk menjamin Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan rencana umum nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, meliputi:
 - a. Penyusunan program nasional kegiatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - b. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - c. Pengkajian masalah Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
 - d. Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (UU No. 22 Tahun 2009:97).

Begitupun dengan Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Polda Jabar, telah mencanangkan kebijakan dalam usaha pencegahan bertambahnya kecelakaan lalu lintas. Diantaranya adalah program *Safety Riding* yang merupakan kegiatan untuk keselamatan berkendara baik roda dua maupun roda empat. Kegiatan ini mencakup pada kegiatan pendidikan dan pelatihan keterampilan mengemudi, serta kiat-kiat aman berkendara. Sedangkan Ditlantas Polda Jabar bertanggung jawab terhadap persoalan lalu lintas yang meliputi penjagaan, pengaturan, dan patroli dalam wilayah Polda Jabar. Maka dari itu fokus dari penanganan lalu lintas Ditlantas adalah pada keselamatan jalan. Karena keselamatan jalan menjadi perhatian dunia melalui WHO dan UNESCAP yang berdasarkan resolusi PBB tahun 2005 telah menetapkan *Global Road Safety* (keselamatan jalan global/dunia).

Salah satu yang menjadi perhatian dari berkendara yang aman (*safety riding*) adalah para pengendara baik motor maupun mobil. Akhir-akhir ini dalam rangka mewadahi para pengendara baik motor maupun mobil bermuncullah klub-klub motor maupun mobil. Komunitas ini sangat baik dan positif, sebab para anggotanya adalah para pengendara. Sehingga klub motor merupakan wadah untuk berkumpul dan berinteraksi bagi seseorang yang memiliki ketertarikan dan hobi yang menggunakan sepeda motor sebagai media pemuas akan hobi dan ketertarikannya. Hampir di seluruh kota-kota besar yang ada di Indonesia terdapat komunitas motor, tidak terkecuali di Kota Bandung. Seiring dengan perkembangan teknologi sepeda motor, di Kota Bandung banyak bermunculan komunitas-komunitas motor, baik komunitas yang dari satu varian motor hingga yang terdiri dari berbagai varian motor. Orang-orang yang tergabung atau menjadi anggota dalam suatu komunitas motor sering disebut dengan *bikers* atau anak motor untuk bahasa yang lebih populer.

Klub motor memiliki sebuah semboyan, yaitu "*All Bikers is Brother*", semboyan ini secara harfiah berarti semua pengendara sepeda (motor) adalah saudara. Semboyan ini dipegang teguh oleh para anggota klub motor, karena dalam berinteraksi dengan komunitas atau klub lain semboyan tersebut

menjadi modal yang dapat mendekatkan mereka. Sehingga diantara anggota klub motor saling mengenal dan muncullah rasa persaudaraan (brotherhood) yang kental diantara klub motor.

Di Bandung terdapat komunitas atau klub motor yang tergabung dalam Forum Club Motor Bandung (FCMB) yang didirikan pada tanggal 27 Juli 2006, diantaranya Bandung Nmax Community, Bandung Max Community, Parahyangan Max Community, Nmax Riders Bandung, Yamaha Vixion Club Bandung, Byson Yamaha Owner Indonesia Club (Byonic) Bandung, Yamaha Mx Club Indonesia Chapter Bandung, SOG (Scooter Owner Group), VAC (Vespa Antique Club), Black Scooter, VETA (Vespa Tanah Air), BTMC (Bandung Thunder Motor Club) dan lainnya (Arsip Bimmas Binamitra Polwiltabes, tahun 2016).

Melihat potensi yang berkembang terutama para paguyuban atau komunitas para pengguna motor, maka Ditlantas Polda Jabar melakukan program yang mengarahkan kepada mereka terutama berkaitan dengan keselamatan berkendara. Ditlantas Polda Jabar bekerjasama dengan perusahaan kendaraan bermotor melakukan sosialisasi program *safety riding*, salah satunya dengan menggalakan keselamatan berkendara dengan melakukan pembinaan dan pelatihan keterampilan berkendara untuk anggota klub sepeda motor atau pengguna kendaraan motor lainnya. Hal ini dilakukan agar tercipta kehidupan berlalu lintas yang tertib dan terhindar dari kecelakaan di jalan yang melibatkan sepeda motor.

Program ini disamping mempererat silaturahmi diantara mereka sekaligus saling menjaga keutuhannya terutama akibat kecelakaan berkendara, juga bertujuan mengajak elemen masyarakat, khususnya para pengguna kendaraan (motor dan mobil) untuk bersama-sama polisi, menegakkan peraturan. Menegakkan peraturan di Kota Bandung akan sulit apabila polisi bergerak sendiri, karena jumlah anggota Kepolisian yang terbatas. Program *safety riding* (berkendara yang aman) yang dilakukan Kepolisian Jawa Barat ini dapat menjadi mitra dan sahabat bagi masyarakat, termasuk anggota perkumpulan motor.

Berdasarkan deskripsi di atas, penulis tertarik untuk meneliti lebih jauh tentang masalah tersebut, dengan judul penelitian: “PERANAN POLWILTABES KOTA BANDUNG DALAM MENYOSIALISASIKAN PROGRAM BERKENDARA YANG AMAN (*SAFETY RIDING*) DI KALANGAN KLUB MOTOR”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalahnya dapat disusun sebagai berikut:

1. Bagaimana program Polwiltabes Kota Bandung tentang berkendara yang aman (*safety riding*) di kalangan klub motor?
2. Bagaimana bentuk sosialisasi program berkendara yang aman (*safety riding*) di kalangan klub motoroleh Polwiltabes Kota Bandung?
3. Bagaimana faktor penunjang dan penghambat program Polwiltabes Kota Bandung tentang berkendara yang aman (*safety riding*) di kalangan klub motor?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka rumusan masalahnya dapat disusun sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui program Polwiltabes Kota Bandung tentang berkendara yang aman (*safety riding*) di kalangan klub motor.
2. Untuk mengetahui bentuk sosialisasi program berkendara yang aman (*safety riding*) di kalangan klub motoroleh Polwiltabes Kota Bandung.
3. Untuk mengetahui faktor penunjang dan penghambat program Polwiltabes Kota Bandung tentang berkendara yang aman (*safety riding*) di kalangan klub motor.

1.4. Kegunaan Penelitian

Ada beberapa hal dapat dipandang bermanfaat baik secara akademis maupun praktis dengan mengangkat penelitian ini, diantaranya:

a. Kegunaan Akademis (teoritis)

Penelitian ini dapat memperkaya khasanah ilmu pengetahuan bidang ilmu sosiologi, khususnya tentang sosiologi perkotaan yaitu masalah transportasi yang menjadi masalah masyarakat kota. Masalah transportasi tidak saja berkaitan dengan kendaraan, para pengguna dan jalannya, tetapi yang lebih penting adalah berkendara yang aman (*safety riding*). Untuk itu masalah *safety riding* harus menjadi bagian dari program kepolisian terutama bagi para pengguna kendaraan yang aman, nyaman dan bebas macet.

b. Secara Praktis

Diharapkan penelitian ini berguna untuk instansi terkait (Ditlantas Polda Jabar) agar semakin giat dalam menjalankan program *safety riding*, setidaknya dapat mencegah angka kecelakaan yang setiap tahunnya meningkat hingga menjadi menurun, dan agar berkurangnya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh para pengguna kendaraan.

1.5. Kerangka Pemikiran

Transportasi sebagaimana dikemukakan oleh Nasution (1996:121) adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Kegiatan tersebut mengandung tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut (orang atau benda), tersedianya kendaraan sebagai alat angkut (kendaraan mobil, motor dan lainnya), dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui (jalan raya). Ketiga hal tersebut menjadi sangat vital dalam proses bertransportasi. Bahkan kecelakaan dan kemacetan diakibatkan dari tiga persoalan tersebut. Tingkat kecelakaan dari transportasi di jalan di kawasan Asia-Pasifik memberikan kontribusi 44% dari total kecelakaan di dunia yang di dalamnya termasuk Indonesia. Kecelakaan lalu

lintas juga berdampak terhadap peningkatan kemiskinan, karena kecelakaan lalu lintas menimbulkan biaya perawatan, kehilangan produktivitas, kehilangan pencari nafkah dalam keluarga (Komang Dahlia, 2012:1).

Oleh karena itu dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa keselamatan bagi penunjang berkendara mutlak diutamakan, sebagaimana diamanatkan dalam pasal 1 ayat 31 dijelaskan bahwa Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan (UU Lalu Lintas, 2009:5). Sedangkan sisi lain bahwa transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat (Kansil, 1995:15).

Namun dalam perkembangannya transportasi juga menjadi salah satu penyebab kematian dalam masyarakat yang diakibatkan oleh kecelakaan berlalu lintas. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda (UU Lalu Lintas, 2009:4). Hal tersebut menunjukkan bahwa berkendara yang aman (*safety riding*) penting untuk diimplementasikan oleh seluruh unsur masyarakat dalam menggunakan sarana transportasi.

Mengingat banyaknya korban jiwa dan besarnya kerugian ekonomi dan sosial yang ditimbulkan oleh kecelakaan di jalan, maka mendesak perlu dibangun budaya keselamatan berkendara jalan (*road safety culture*) sejak dini di Indonesia (Sutawi, 2006:6). Berbagai program dan upaya sosialisasi telah dilakukan untuk mengurangi tingginya angka kecelakaan. Salah satu langkah sosialisasi itu adalah konsep pengenalan *safety riding*. Konsep *safety riding* ini lebih dikhususkan kepada pengendara sepeda motor,

mengingat perkembangan sepeda motor merupakan alat transportasi yang terus meningkat dari tahun ke tahun (Maspua, 2014:3). Konsep *safety riding* menekankan pada penguasaan kemampuan, ketrampilan pengendalian, mental serta *attitude* saat berkendara.

Berkendara yang aman (*safety riding*) sangat diperlukan di dalam berlalu lintas untuk menjaga kelancaran transportasi, selain itu berkendara yang aman (*safety riding*) bertujuan untuk mencegah dan meminimalisir dampak dari kecelakaan. Masyarakat sebagai subjek hukum harus patuh dan disiplin terhadap standart berkendara yang aman (*safety riding*) yang telah ditetapkan oleh pemerintah, dengan menerapkan berkendara yang aman (*safety riding*) maka akan menciptakan lalu lintas yang lancar dan aman bagi seluruh penggunanya. Memang tidak mudah untuk memahami manfaat dari berkendara yang aman (*safety riding*) yang baik, karena dianggap tidak nyaman dan membuang waktu terkadang terasa lebih menguntungkan apabila tidak mematuhi standar berkendara yang aman (*safety riding*) itu sendiri.

Sebagaimana dijelaskan oleh Watanabe (1995) bahwa secara ekstrim menilai tinggi rendahnya disiplin nasional suatu bangsa diukur dari sejauh mana ketaatan masyarakat terhadap hukum lalu lintasnya di jalan raya. Pendapat Watanabe tersebut mengandung arti bahwa disiplin lalu lintas adalah cermin disiplin dan budaya bangsa (Tabah, 1991:11-12).

Kepatuhan merupakan bentuk dari pengaruh sosial, yaitu individu diminta untuk melakukan sesuatu dan individu tersebut pun melakukannya. Individu mematuhi suatu perintah karena figur yang memerintahkan memiliki otoritas tertentu (Ayuningtyas dan Santoso, 2007:5). Figur otoritas tidak hanya individu, tetapi juga dapat berupa suatu aturan, seperti hukum, kitab suci dan rambu-rambu lalu lintas.

Dengan demikian, bahwa disiplin berkendara seseorang dipengaruhi oleh dua faktor yaitu faktor internal dan eksternal. Faktor internal dapat meliputi dorongan yang muncul dalam diri seseorang untuk mentaati peraturan lalu lintas, sementara faktor eksternal yaitu tekanan agar seseorang mentaati peraturan lalu lintas.

Lemahnya kesadaran masyarakat terhadap peraturan berlalu-lintas terlihat dari rendahnya tingkat kedisiplinan masyarakat dalam berkendara, sehingga melahirkan budaya tidak disiplin pada masyarakat. Kurang sadarnya masyarakat dalam hukum berlalu-lintas dapat dilihat dalam perilaku seperti semakin meningkatnya pelanggaran lalu lintas oleh pengendara motor. Hal tersebut dapat diketahui dari banyaknya pelanggaran rambu lalu lintas di Kota Bandung pada tahun 2015 dengan jumlah 39.205 pelanggaran (Sumber: Polwiltabes Kota Bandung, 2016).

Bahkan penyebab kecelakaan yang terjadi khususnya di kota-kota besar 86% didominasi oleh faktor manusia, sedangkan kendaraan 6%, faktor jalan 5,5% dan faktor lingkungan 2,5%. Kecelakaan lalu lintas dapat juga disebabkan terjadinya pelanggaran lalu lintas oleh pengguna jalan seperti tidak mentaati rambu-rambu lalu lintas, tidak *safety riding* (helm atau sabuk pengaman) ketika berlalu-lintas, menggunakan kecepatan yang terlalu berlebihan dalam berkendara, dan lain sebagainya (Sumber: Polwiltabes Kota Bandung, 2016).

Sementara itu, upaya yang dilakukan oleh pihak-pihak yang terkait dalam rangka mewujudkan kepatuhan hukum masyarakat terhadap undang-undang lalu lintas belum menunjukkan kesungguhan yang berarti. Ditambah juga pengetahuan masyarakat terhadap berkendara yang aman (*safety riding*) belum sepenuhnya mengetahui. Hal ini diakibatkan kesadaran masyarakat terhadap hal tersebut masih kurang.

Oleh karena itu, perlunya ada internalisasi budaya tertib bagi masyarakat pengendara melalui sosialisasi yang terus menerus, sehingga akan muncul sikap pembiasaan yang timbul dari kesadaran seseorang. Rahman (2010:71) menjelaskan bahwa pembiasaan dapat dipahami sebagai pembudayaan (*internalization*) dan pelebagaan (*institusialization*). Makna pertama merujuk pada upaya penanaman suatu nilai, sikap, perasaan, pandangan dan pengetahuan yang tumbuh dan berkembang dalam suatu masyarakat kepada individu-individu anggota kebudayaan bersangkutan. Sedangkan makna kedua

menekankan pada aspek nilai, norma dan perilaku yang disepakati secara bersama oleh individu dalam suatu konteks sosial, mengendalikan dan mengarahkan perilaku untuk mencapai tujuan yang bersifat spesifik.

Proses pembudayaan merupakan upaya membentuk perilaku dan sikap seseorang yang didasari oleh ilmu pengetahuan, keterampilan sehingga setiap individu dapat memainkan perannya masing-masing. Proses pembudayaan terjadi dalam bentuk pewarisan tradisi budaya dari satu generasi kepada generasi berikutnya dan adopsi tradisi budaya oleh orang yang belum mengetahui budaya tersebut sebelumnya. Salah satu proses pembudayaan dapat dilakukan melalui sosialisasi. Secara luas sosialisasi dapat diartikan sebagai suatu proses di mana warga masyarakat dididik untuk mengenal, memahami, mentaati dan menghargai norma-norma dan nilai-nilai yang berlaku dalam masyarakat (Soerjono, 1982:140). Menurut Goslin (Ihromi, 2004:30), sosialisasi adalah proses belajar yang dialami seseorang untuk memperoleh pengetahuan, keterampilan, nilai-nilai dan norma-norma agar ia dapat berpartisipasi sebagai anggota dalam kelompok masyarakatnya.

Dengan demikian program berkendara yang aman (safety riding) yang digagas oleh Polwiltabes Kota Bandung khususnya bagi para pengendara motor terutama para klub-klub motor, hanya bisa dilakukan melalui sosialisasi agar tercipta perilaku berlalu lintas yang membudaya. Untuk lebih jelasnya kerangka pemikiran di atas, dapat dilihat dalam gambar kerangka konseptual berikut ini:

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUNAN GUNUNG DJATI
BANDUNG

Gambar 1.1
Kerangka Pemikiran Penelitian

